

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 1

Artikel: Grandes batailles
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-254985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

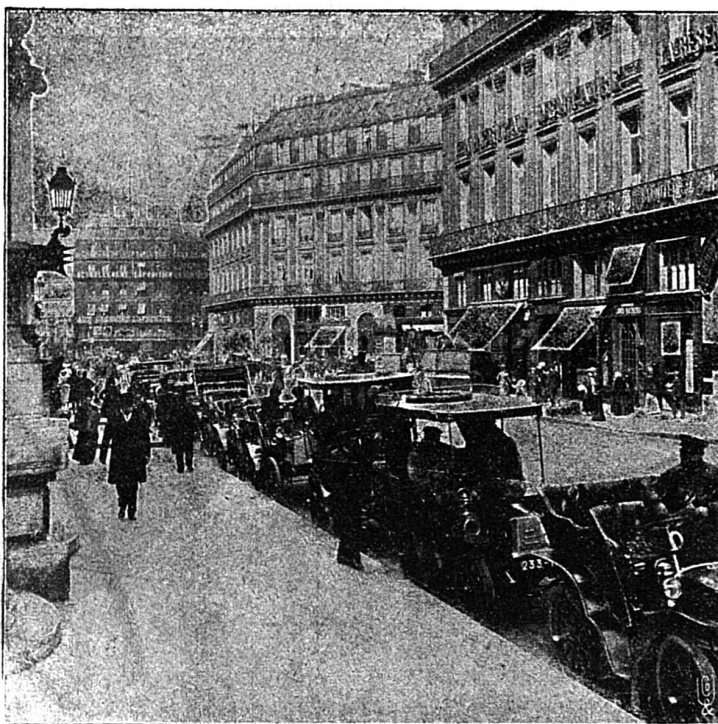
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

de voitures de maîtres, attelées de chevaux de prix, et conduites par des cochers poudrés et en grande livrée, ramenant à leur hôtel ces nombreux désœuvrés et désœuvrées à qui la fortune sourit. Si ce même spectateur veut aussi se donner la peine d'aller l'après-midi dans la rue de la Paix, il la trouvera également encombrée d'équipages attendant devant des magasins de modes, d'orfèvrerie, de bijouterie. De temps en temps le portier d'une de ces maisons s'écriera : « Voiture pour madame la marquise de X. ou la duchesse de Z. » et l'on verra une voiture s'avancer et recevoir la personne en question.

L'omnibus est l'« équipage » des gens moins aisés. Généralement attelé de trois forts chevaux, il fait rapidement un long trajet. Le prix de la course n'est pas élevé



Station d'automobiles devant le Grand-Opéra

et un système de correspondance bien compris et bien installé permet au Parisien de se transporter d'un bout de la ville à l'autre en changeant deux ou trois fois de voitures avec son premier billet. Et quelle gaieté sur les impériales de ces omnibus. On fait connaissance, on cause ; cette raideur quel'on observe sur le bus de Londres est ici inconnue.

Ces derniers mois, une nouvelle voiture a fait son apparition : la voiture taxamètre, qui n'a pas l'air de plaire énormément aux cochers. Les automobiles sont aussi nombreuses. Notre gravure « Station d'automobiles devant le Grand-Opéra » nous en fait voir plusieurs, cha-

cune avec son n°. Sur cette place de l'Opéra se trouve une station souterraine du Métropolitain, bien fréquentée grâce à sa situation avantageuse au centre de la grande métropole.

GRANDES BATAILLES

Les combats les plus meurtriers

Les batailles de Liao-Yang et de Yantai resteront dans l'histoire parmi les chocs les plus épouvantables qui mirent aux prises deux nations.

En effet, c'est à peine si depuis les époques les plus reculées de l'histoire jusqu'à nos jours, dans les innombrables guerres qui ensanglantèrent le monde, on trouve deux ou trois grandes batailles qui, par les effectifs engagés et le chiffre des morts, l'emportent sur le combat de Liao-Yang (500.000 Russes et Japonais).

Sans remonter jusqu'aux guerres médiques, ni aux batailles que se livrèrent les Romains et les Carthaginois, la première bataille que nous trouvons de ce genre est celle d'Alésia, sur laquelle, grâce aux *Commentaires* de César, on a quelques données à peu près précises.

L'armée de Vercingétorix, assiégée dans Alésia, ne comptait, au dire de César, pas moins de cent mille hommes. Le général romain n'en avait pas tout à fait autant quand il fut attaqué par plus de trois cent mille Gaulois, que les émissaires de Vercingétorix avaient été lever dans toute la Gaule.

Cela faisait au bas mot cinq cent mille combattants. Mais toutes les troupes gauloises, bien que présentes sur le champ de bataille, ne furent pas engagées. Une manœuvre habile de César les déconcerta au moment où elles croyaient tenir la victoire. Cela se termina par un horrible massacre.

A ce moment la statistique n'était pas encore inventée, mais il est certain que les pertes des Gaulois furent effroyables.

On sait qu'à la suite de ce combat, Vercingétorix se rendit dans les circonstances légendaires que tout le monde connaît.

Pour trouver ensuite une autre bataille de cette importance, il faut aller jusqu'à la bataille des Champs-Catalauniques, celle qui mit en présence les Francs alliés aux Gallo-Romains, sous le commandement d'Aetius et les hordes du Hun Attila. Il n'y avait pas moins, dit-on, de huit cent mille guerriers. Le combat dura plusieurs jours.

Les guerres du premier Empire

Durant tout le Moyen-Age et jusqu'à la Révolution, les guerres se faisaient avec des effectifs relativement restreints et des batailles qui auprès de celles de Liao-Yang seraient considérées à peine comme des combats d'avant-garde, décidaient souvent du sort de deux nations.

Sous le premier Empire seulement on commence à faire la guerre par masses, non encore comparables d'ailleurs à celles d'aujourd'hui. Mais surtout la mortalité augmente :

A Austerlitz, 170.000 soldats sont engagés, 27.000 restent sur le terrain dont 20.000 Austro-Russes pour la plupart noyés en traversant les étangs glacés.

A Eylau, 70.000 Français et 75.000 Russes se disputent pendant tout un jour la possession d'un cimetière.

Résultats : 15,000 Français hors de combat et 25,000 Russes, soit pour les Russes le tiers de l'effectif.

A Wagram, 210,000 soldats se rencontrent. Les pertes sont relativement beaucoup plus faibles, 40,000 hommes seulement.

La Moskowa l'emporte en horreur sur la plupart des combats de l'époque contemporaine.

Devant les redoutes de Berodino et de Semenoïskoié, défendues par Kutusof et attaquées par Davout, Ney et Murat, 90,000 cadavres s'entassèrent. Cette fois, c'était plus du tiers de leur effectif que les armées tsariennes avaient laissé dans la plaine.

La bataille de Leipzig elle-même, qui dura quatre jours, du 15 au 19 octobre 1813, qui opposa les uns aux autres 490,000 hommes, dont 310,000 Russes, Autrichiens et Prussiens, et qui fut perdue par les Français par la défection des Saxons et des Wurtembergeois, fut moins sanglante que la Moskowa. Elle coûta 70,000 vies humaines.

Les autres grandes batailles modernes jusqu'à Liao-Yang n'atteignent pas à ce degré d'horreur.

A Sadowa, qui décida du rôle de l'Autriche en Allemagne, 32,000 soldats périrent sur 420,000.

A Saint-Privat, sous Metz, 27,000 tombèrent sur 320,000. A Sedan 27,000 hommes encore tombèrent sur 300,000.

Les sièges

Si meurtrières qu'aient été ces batailles, peut-être auront-elles encore moins coûté de vies humaines que le siège de Port-Arthur qui se poursuit depuis des mois, et qui, chaque jour, voit s'ajouter à celles tombées déjà, d'autres milliers de victimes !

Ce n'est pas à nous à célébrer l'héroïsme que les Russes mettent dans la résistance ni l'acharnement vraiment épique que les Japonais déploient dans l'attaque. Bornons-nous à quelques constatations. Le siège de Port-Arthur rappelle par beaucoup de côtés celui de Sébastopol qui dura un an.

La campagne devait être rapide. La place était formidable du côté de la mer, mais on n'avait guère prévu un siège par terre, et le général du génie Tolleben eut bien juste le temps de réparer cette négligence. Il fallut donc se résigner à une campagne en règle avec des combats acharnés autour de la ville.

Les alliés avaient pour but d'arriver plus vite en Crimée, par mer, que les troupes russes par terre. C'était déjà l'inconvénient de ce vaste empire qui n'avait pas encore de chemins de fer. Mais les Russes avaient pour eux l'hiver, un hiver exceptionnel qui fit presque autant de victimes que le choléra.

Ce siège de Sébastopol est bien le premier de la guerre moderne, il ne ressemble en rien aux sièges antérieurs à cette époque où l'assiégeant était maître de la place dès qu'à coups de canon il avait fait une brèche dans la muraille. Les canons à longue portée ont changé tout cela en rendant inutiles les murs d'enceinte.

La guerre de 1870-1871 a vu les sièges de Strasbourg, de Metz, de Paris, de Belfort et de Bitche.

Strasbourg n'avait que ses vieilles murailles ; Metz eut à nourrir une armée entière en plus de sa garnison, et à se soumettre aux négociations de Bazaine ; on ne peut en faire un type de siège. Paris non plus n'était pas dans des conditions normales, avec une population énorme et agitée, avec des forts trop rapprochés de la ville pour empêcher

le bombardement de la capitale. Bitche enfin n'a pas subi un siège très régulier, n'ayant pas une grande importance stratégique.

De tous ces sièges, seul celui de Belfort peut être comparé à celui de Port-Arthur. Le siège commença le 2 novembre 1870, et le bombardement un mois plus tard exactement. Il ne cessa pas une minute, nuit et jour, jusqu'au 13 février 1871, sauf une armistice de quatre jours pour enterrer les morts après une attaque infructueuse des Allemands sur le fort des Perches.

La place disposait de quatre-vingt mille obus. Elle devait en garder pour un dernier assaut : elle ne put répondre que par soixante-dix mille projectiles aux quatre cent dix mille obus de l'ennemi.

Pas une maison, pas une chambre n'était sans un trou dans le mur. La population vivait dans les caves.

Un seul fort fut pris après évacuation, celui des Perches.

La garnison, de dix-huit mille hommes au début, composée de mobiles en presque totalité, notamment des mobiles du Rhône, ne comptait plus que treize mille hommes quand elle sortit avec armes et bagages après la signature de l'armistice.

Le siège avait duré en tout cent trois jours. Le bombardement avait fait de la place et des forts un amoncellement inouï de débris de toutes sortes, canons sans affût, fusils brisés, éclats d'obus, moellons, tuiles, meubles et murs éventrés, vêtements en lambeaux. Au Château, où deux poudrières avaient sauté, longtemps après le siège, on trouvait des membres humains oubliés.

***** VARIETE *****

Les chemins de fer japonais

Les chemins de fer japonais rappellent par leur lenteur, leur matériel peu confortable, leur encombrement, certaines petites lignes de la banlieue parisienne, aux jours de fêtes carillonnées. S'ils allongent chaque année leurs rails, ils ne progressent guère pour tout le reste. Les étrangers se plaignent, mais les Japonais sont satisfaits. Pour eux, le temps demeure encore de minime valeur, l'empilement est un ennui secondaire, et ils préfèrent beaucoup les inconvénients actuels à une élévation du prix des places, conséquence nécessaire de transports plus commodes et plus rapides. Cela n'empêche pas qu'ils adorent les voyages. Les lignes ferrées japonaises, qui, toutes ou presque toutes, font d'excellentes affaires, sont les seules du monde, je crois — écrit M. de Pimodan — où le transport des personnes donne des recettes très supérieures à celle du transport des marchandises.

Dès l'entrée en gare — les gares sont en général sales et mal tenues — on est ahuri par des claquements bizarres dont le bruit répercuté sur les toitures de verre finit par devenir assourdissant. Ce singulier et caractéristique tapage est produit par les socques en bois des Japonais, qui, à peine retenues aux pieds par deux lanières passant entre le pouce et le premier doigt, battent l'asphalte des quais comme un claquet la trémie d'un moulin. Quand il pleut, le fracas redouble, car, alors, on remplace le socque ordinaire, formé d'une épaisse planchette un peu évidée, entre le talon et la pointe, par un véritable petit banc.